

(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

(12) **Offenlegungsschrift**
(10) **DE 197 19 919 A 1**

(51) Int. Cl.⁶:
H 02 H 3/18
H 02 H 7/20
B 60 R 16/02
// H01H 39/00

(21) Aktenzeichen: 197 19 919.4
(22) Anmeldetag: 13. 5. 97
(43) Offenlegungstag: 26. 11. 98

(71) Anmelder:

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, 70567 Stuttgart,
DE

(72) Erfinder:

Blessing, Alf, Dr., 73092 Heiningen, DE; Hille, Peter,
Dr., 64293 Darmstadt, DE; Mäkel, Rainer, Dr., 53639
Königswinter, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(54) Anordnung zum Schutz von elektrischen Einrichtungen

(57) Die Erfindung betrifft eine Schaltungsanordnung zum Schutz von Verbrauchern von Verpolungsschäden in einem Bordnetz mit einem Begrenzungselement und einer Auslöseeinheit, wobei die Bordnetzspannung im Verpolfall begrenzt und die verpolt angeschlossene Spannungsquelle abtrennbar ist.

DE 197 19 919 A 1

DE 197 19 919 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Schaltungsanordnung zum Schutz von Verbrauchern vor Verpolungsschäden in einem Bordnetz mit einem Begrenzungselement und einer Auslöseeinheit.

Der Einsatz bestimmter Bauelemente in Bordnetzen, insbesondere Elektrolytkondensatoren oder Halbleiter-Leistungsschalter auf MOSFET-Basis in Kraftfahrzeugbordnetzen, ist durch die Gefahr der Verpolung eingeschränkt. Bei einem Elektrolytkondensator kann eine Verpolung zur explosionsartigen Zerstörung des Kondensators mit den entsprechenden Folgeschäden führen, bei Halbleiterschaltern hingegen kann es im Verpolungsfall zu einem hohen Stromfluß über die Rückwärtsdiode der üblichen MOS-Transistoren kommen, was zu einer Zerstörung der Schalter und/oder zu einem ungewollten Einschalten von Verbrauchern führen kann. Besonders kritisch sind Brückenschaltungen.

Sowohl Elektrolytkondensatoren als auch Halbleiterelemente werden zunehmend im Bordnetzbereich von Fahrzeugen eingesetzt. Insbesondere bei Elektromotoren, die über Pulsweitenmodulation geregelt werden, sind der hohen Schaltfrequenzen wegen Halbleiterschalter notwendig. Der Einsatz von Elektrolytkondensatoren dient dem Vermeiden von Rückwirkungen auf das Bordnetz.

Die bekannte Möglichkeit, Batterien im Bordnetz mechanisch gegen Verpolung zu schützen, läßt sich in Kraftfahrzeugen nicht realisieren, da handelsübliche Batterien dafür nicht geeignet sind. Ein Schutz gegen Verpolung bei Starthilfe ist nicht realisierbar. Bekannt ist weiterhin, einzelne Bauelemente oder einzelne Baugruppen durch in Reihe geschaltete Dioden gegen Verpolungsschäden zu schützen. Der Nachteil ist, daß bei höheren Strömen die Verlustleistung der Schutzdioden stark ansteigt. Weitere Maßnahmen mit geringerer Verlustleistung sind Reihenschaltungen von zu schützenden Elementen mit invers geschalteten MOSFETs, wie z. B. aus der DE 39 30 896 bekannt ist. Diese Lösung ist jedoch sehr teuer.

Aus der DE-OS 29 19 022 ist bekannt, durch ein zentral geschaltetes Relais eine Verpolung zu verhindern. Das Relais benötigt im eingeschalteten Zustand jedoch eine relativ hohe Ansteuerleistung und weist zudem einen relativ hohen Einschaltwiderstand auf, so daß im Startfall mit einer Verschlechterung der Systemeigenschaften zu rechnen ist. Außerdem besteht bei einem Relais beim Abschalten von hohen Strömen die Gefahr des Verschweißens der Schaltkontakte.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Schaltungsanordnung zum Schutz von Verbrauchern vor Verpolungsschäden in einem Bordnetz anzugeben, die einfach zu realisieren ist, eine günstige Leistungsbilanz auch bei Bordnetzen mit hohen Lastströmen aufweist und sowohl den Schutz der Verbraucher als auch der Batterie ermöglicht.

Die Aufgabe wird durch die Merkmale der unabhängigen Ansprüche gelöst. Weiterführende und vorteilhafte Ausgestaltungen sind den Unteransprüchen und der Beschreibung zu entnehmen.

Erfindungsgemäß wird parallel zum Bordnetz ein Begrenzungselement geschaltet, welches die Spannung im Verpolungsfall auf einen unkritischen kleinen Wert begrenzt. Besonders günstig ist eine Diode mit einer stark nichtlinearen Kennlinie, wobei die Diode bei einem geringen Spannungswert, insbesondere einem Einschaltspannungswert, niederohmig wird und im niederohmigen Zustand hohe Ströme tragen kann.

Vorteilhaft ist, die elektrische Verbindung zur Bordnetzversorgung im Verpolungsfall zumindest mittelbar zu lösen. Zweckmäßigerweise wird ein schaltendes Trennelement,

insbesondere ein thermisch aktivierbares Sprengschaltelement, eingesetzt, welches ausgelöst wird, sobald das Begrenzungselement einen Verpolungsfall erkennen läßt. Der Vorteil ist, daß bei verschiedenen Verpolungsfällen sowohl Verbraucher als auch Batterie vor Verpolungsschäden geschützt sind.

Besonders günstig ist, den hohen Stromfluß durch das Begrenzungselement im Verpolungsfall und/oder den Spannungsabfall zum Aktivieren einer Auslöseeinheit zu verwenden. Ein unbeabsichtigtes Auslösen des Trennelementes bei kurzzeitigen falsch gepolten Spannungspulsen ist ausgeschlossen.

Im folgenden sind die Merkmale, soweit sie für die Erfindung wesentlich sind, eingehend erläutert und anhand von Figuren näher beschrieben. Es zeigen

Fig. 1 ein Prinzipschaltbild der erfindungsgemäßen Anordnung mit Begrenzungselement, Auslöseeinheit und Trennelement,

Fig. 2 ein Prinzipschaltbild der erfindungsgemäßen Anordnung mit Begrenzungselement, Auslöseeinheit und Trennelement,

Fig. 3 ein Schaltbeispiel der erfindungsgemäßen Anordnung.

In **Fig. 1** ist ein Prinzipschaltbild der erfindungsgemäßen Anordnung mit Begrenzungselement, Auslöseeinheit und Trennelement am Beispiel eines Fahrzeug-Bordnetzes dargestellt. Das Begrenzungselement **1** liegt zwischen den beiden Anschlüssen des Bordnetzes **14**. Das Bordnetz **14** wird von der Bordnetzversorgung **10**, insbesondere einer Batterie, versorgt. Zusätzlich kann auch ein Generator vorgesehen sein, der nicht dargestellt ist. Das Bordnetz **14** liegt zwischen der positiven Polklemme **11** und der negativen Polklemme **12** der Bordnetzversorgung. Die Auslöseeinheit **2** überwacht die Polarität der anliegenden Spannung bzw. das Begrenzungselement **1** und kann bevorzugt einen hohen Stromfluß und/oder einen Spannungsabfall an dem Begrenzungselement **1** erkennen. Das Trennelement kann durch einen Schalter **17**, insbesondere einen Sprengschalter, gebildet werden, der durch ein Heizelement **15** thermisch aktivierbar ist oder durch andere geeigneten Schalter- und/oder Relais-Kombinationen, welche es ermöglichen, bei einem falsch gepolten Anschluß der Bordnetzversorgung **10**, insbesondere einer Batterie, oder bei einer falsch gepolten Fremdeinspeisung der Bordnetzspannung, insbesondere bei der Starthilfe für einen Motor, die Bordnetzversorgung **10** vom Bordnetz **14** zu lösen.

Vorzugsweise wird die Polung der elektrischen Spannung zwischen den Polklemmen **11** und **12** gemessen. Für den Verpolungsfall, bei dem bezogen auf die z. B. mit einem Fahrzeug verbundene Polklemme **12** eine negative Spannung an der positiven Polklemme **11** anliegt, wird ein Signal erzeugt, welches die Auslöseeinheit **2** veranlaßt, die Batterie **10** vom Bordnetz **14** abzutrennen. Die Auslösung des Schalters **17** des Trennelementes kann mit Vorteil von einer oder mehreren Bedingungen abhängig gemacht werden, so daß z. B. eine Trennung der Bordnetzversorgung **10** vom Bordnetz **14** eines Fahrzeuges nur erfolgen kann, wenn der Verbrennungsmotor des Fahrzeuges nicht läuft und/oder das Fahrzeug steht und/oder der Generator keinen Strom liefert. Dazu ist es günstig, parallel zu Trennelementkomponenten, insbesondere zum Heizelement **15**, einen Freigabeschalter **16** anzuordnen, der nur im geöffneten Zustand z. B. eine Bestromung des Heizelements **15** erlaubt. Diese Maßnahme ermöglicht eine hohe Betriebssicherheit des Fahrzeuges.

Es ist zweckmäßig, die Auslöseeinheit zusätzlich mit einem Anschluß **3** zu versehen, welcher die Einspeisung anderer Auslösesignale zur Trennung des Bordnetzes **14** von der Batterie **10** ermöglicht. So kann die erfindungsgemäße Ver-

oder oberhalb eines vorgegebenen Spannungswerts niederohmig ist.

3. Schaltungsanordnung nach Anspruch 2 dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindung zu einer Bordnetzversorgung zumindest mittelbar lösbar ist, sobald der vorgegebene Stromwert und/oder der vorgegebene Spannungswert überschritten ist.

4. Schaltungsanordnung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Begrenzungselement (1) durch eine Diode (24) oder eine Reihenschaltung und/oder Parallelschaltung von Dioden gebildet ist.

5. Schaltungsanordnung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Begrenzungselement (1) durch mindestens eine Generatordiode gebildet ist.

6. Schaltungsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß durch das Auslöseelement (2) ein Trennelement ansteuerbar ist.

7. Schaltungsanordnung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Trennelement einen Schalter (17) aufweist.

8. Schaltungsanordnung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Schalter (17) ein Sprengschalter ist.

9. Schaltungsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Begrenzungselement (1) durch eine erste Diode (24) gebildet ist, die parallel zum Bordnetz (14) geschaltet ist, wobei die Kathode der ersten Diode (24) mit der positiven Polklemme (11) und die Anode mit der negativen Polklemme (12) des Bordnetzes (14) verbunden ist, daß parallel zum Begrenzungselement (1) eine Reihenschaltung aus einem Bipolartransistor (18) und einem Zünder (15), welcher das Trennelement (17) auslöst, angeordnet ist, wobei der Kollektoranschluß des Transistors (18) mit der positiven Polklemme (11), der Emitterschluß des Transistors (18) mit dem Zünder (15) und der Basisanschluß des Transistors (18) mit der Kathode einer zweiten Diode (21) verbunden ist, daß der Anodenanschluß der zweiten Diode (21) zumindest mittelbar mit der negativen Polklemme (12) des Bordnetzes verbunden ist und parallel zu der zweiten Diode 21 ein erster Widerstand 23 angeordnet ist.

10. Schaltungsanordnung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Kathode einer dritten Diode (19) mit der Basis des Transistors (18) verbunden ist und mit der Anode einen Signaleingang (20) bildet.

11. Schaltungsanordnung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die zweite Diode (21) mit einem zweiten Widerstand (22) in Reihe geschaltet ist.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

55

60

65

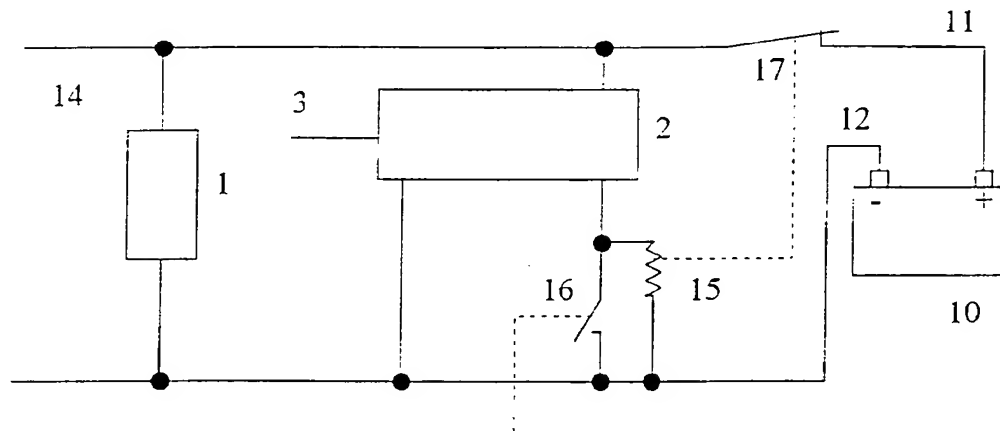


Fig. 1

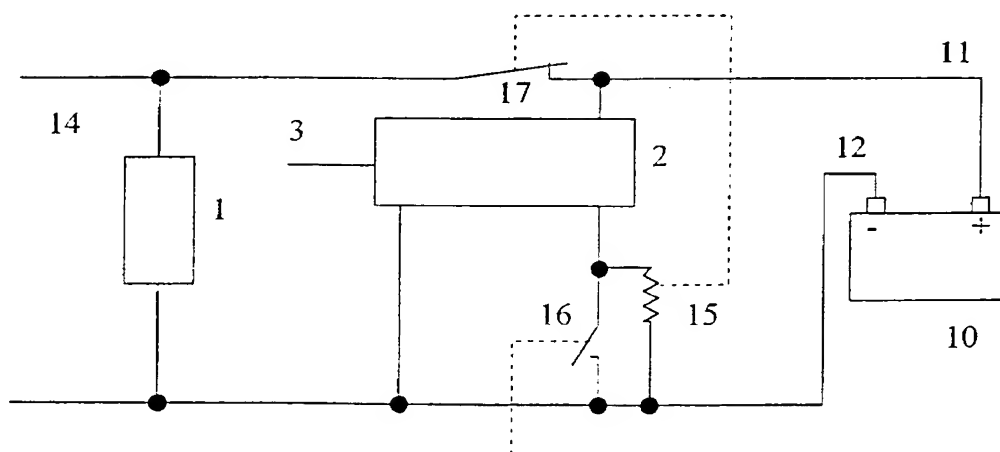


Fig. 2

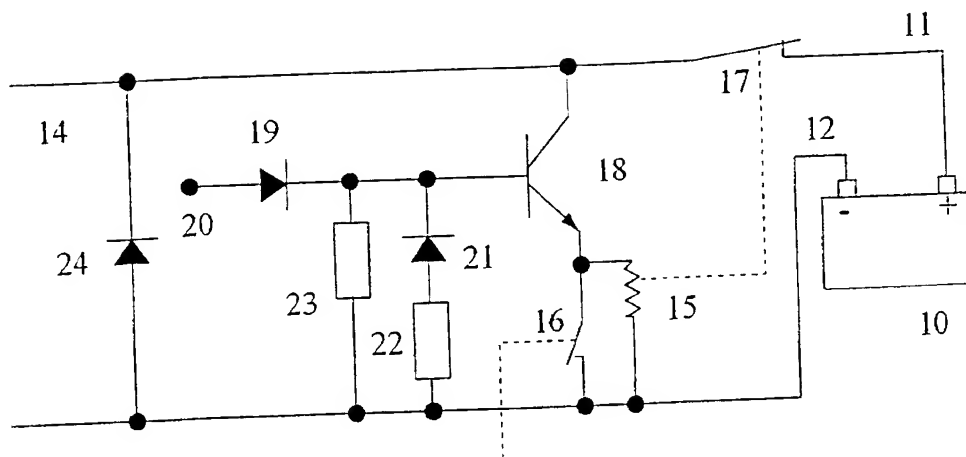


Fig. 3